

УДК 339.924+164.01

**РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ В МИРОВОЙ ЭКОНОМИКЕ:
СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ СОТРУДНИЧЕСТВА СТРАН
ПО СОПРЯЖЕНИЮ «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ»****ИН ЦЗЮЙ****(Белорусский государственный экономический университет, Минск)**

Рассматриваются основные современные тенденции развития транспортно-логистической интеграции в мировой экономике. Определены условия развития транспортно-логистической сферы, на основе которых выявлено три этапа, на каждом из которых определяются те или иные тенденции развития транспортно-логистической интеграции, а именно всестороннее применение информационных технологий и поиск новых форм торговли, развитие региональных интеграционных процессов, клиентоориентированность, или работа на конечный результат. Также с учетом рассмотренных тенденций определены перспективы сотрудничества ЕАЭС с КНР в транспортно-логистической сфере (сопряжение «Один пояс – один путь»).

Ключевые слова: мировая экономика, транспортно-логистическая интеграция, сотрудничество.

Транспортно-логистический сектор, как и любой другой сектор экономики, испытывает на себе влияние инноваций, развитие новых технологий, в том числе и в других, не связанных с логистикой секторах экономики. Опыт промышленно развитых стран и передовых компаний свидетельствует о том, что транспортно-логистическому сектору принадлежит стратегически важная роль в современных интеграционных процессах. При этом процессы транспортно-логистической интеграции, происходящие в мировой экономике, изменяются не только в ответ на смену приоритетов/целевых установок в деятельности компаний, а точнее, на изменение условий получения экономической прибыли и конкурентоспособности, но и на факторы и тенденции, действующие в звеньях экономической интеграции.

По данным Европейской логистической ассоциации, применение логистических разработок позволяет сократить время производства товаров на 25%, снизить издержки производства продукции до 30%, сократить объемы материально-технических запасов от 30 до 70%. С целью выявления масштаба распространения логистики и ее результатов Всемирным банком был проведен обзор 1450 компаний США, Японии, Канады и западноевропейских стран. Из этих компаний 55% представляли промышленность, 15% – оптовую и розничную торговлю, 30% – услуги (транспортировку, хранение, электронную обработку данных) [1, с. 97].

В результате было выявлено следующее:

- управление каналами движения продукции ведет к сокращению продолжительности цикла заказа на 80% и размера запасов на 30–70%, к повышению производительности на 20–50% и уменьшению затрат на доставку продукции до 30% (Европейская ассоциация промышленности);
- снижение затрат на логистику на 1% эквивалентно 10%-ному росту объемов перевозок (компания GeneralMotors, Bosch, Siemens, Mitsubishi);
- организация получения товаров с помощью электронных заказов позволила многим фирмам увеличить объемы сбыта до 50% (Ассоциация промышленности США);
- в результате совершенствования логистики и снижения запасов на 30% уменьшились затраты на хранение и капитальные вложения, что, в свою очередь, привело к росту прибыли на активы почти на 35% (Henkel);
- используя интегрированное управление логистикой, некоторые промышленные компании снизили до 25% продолжительность процесса производства продукции, что позволило им сократить на 20% общие затраты на маркетинг (BostonConsultingGroup) [1, с. 98].

Таким образом, выделение функций логистики в самостоятельную систему обеспечения деятельности предприятия позволяет значительно повысить его конкурентоспособность.

Транспортная логистика выступает в роли необходимой составляющей всей теории и практики логистики коммерции, так как логистика как наука занимается управлением всеми потоковыми движениями, а управление материальным потоком невозможно без его перевозки. Логистические операции на пути движения материального потока происходят с применением различных транспортных средств [2, с. 81]. Затраты на эти операции составляют примерно половину от суммы затрат на логистику.

С учетом данного подхода к транспорту как части логистической цепи логистика коммерции рассматривается в разных аспектах:

- 1) с позиции эффективности работы отдельных видов транспорта;
- 2) с точки зрения организации перевозок от грузопроизводителя до получателя;
- 3) с учетом интересов клиента важна не только основная перевозка, но и обработка, и хранение.

В мировой экономической системе логистика – наиболее эффективный, рыночно-ориентированный способ планирования, формирования и развития товароматериальных и сопутствующих им потоков с наименьшими издержками во всей логистической цепи. Внедрение логистического подхода к реализации транспортной стратегии обеспечит ускорение и непрерывность продвижения товароматериальных потоков, развитие контейнерных перевозок грузов в интермодальном сообщении, обеспечение транспортно-логистического сервиса на уровне международных стандартов, позволит значительно сократить все виды запасов продукции в производстве, снабжении и сбыте, уменьшить стоимость оборотных средств и массы грузов (находящихся в пути), снизить в среднем на 30–40% себестоимость производства и затраты в дистрибуции, связанные с перемещением товароматериальных, транспортных и сопутствующих потоков от мест производства до потребления, обеспечить наиболее полное удовлетворение потребителей в качестве товаров и услуг [3, с. 11].

Одним из основных условий развития транспортно-логистической сферы может служить сама интеграционная составляющая всего процесса. Как отмечает российский ученый, доктор экономических наук А.С. Элларян, «Особо значимый характер приобретают проблемы развития эффективных методов и форм межфирменной интеграции в транспортно-логистической сфере, которые обусловлены новыми вызовами и угрозами глобальной экономики, работой в условиях жестких экономических санкций» [4, с. 4]. Для того чтобы данная сфера могла приносить максимальные стратегические выгоды, все ее функциональные звенья должны работать на основе интеграции. Такое повышение эффективности функционирования в каждом звене имеет смысл только в том случае, если это способствует повышению эффективности интегрированной системы логистики в целом. Региональная экономическая интеграция создает повышенный спрос на развитие сопряженной транспортно-логистической инфраструктуры, поддерживающей экономические коридоры, связывающие индустриальные кластеры, города-центры, особые экономические зоны. Регионализация фокусирует внимание не только на максимизации эффективности цепей поставок, но и на повышении их устойчивости, надежности, защищенности, взвешенности принятия решений относительно резервных систем региональных цепей поставок.

Эволюция транспортно-логистической интеграции в мировой экономике охватывает три этапа, на каждом из которых определяются те или иные тенденции.

1) *Формирование адекватных экономических взаимоотношений* между участниками рынка, а также между государством и участниками рынка, позволяющих достичь поставленной экономической цели.

Как участники рынка, так и государство ведут постоянный поиск более совершенной (с точки зрения общего экономического результата) формы взаимоотношений. Так, например, на железнодорожном транспорте реализуется реформа, способствующая устранению негативных проявлений естественной монополии. Эксперты в воздушном и водном видах транспорта, пытаясь преодолеть олигополистические препятствия, предлагают концепцию логистического решения данной проблемы. Автомобильный транспорт, сформировав развитую конкурентную среду, преодолевает последствия ужесточения конкуренции, регулируя барьеры входа-выхода отрасли. Таким образом, этап формирования рынка не заканчивается после того, как созданы модель регулирования и структура рынка. В соответствии со складывающимися условиями и под влиянием внешней среды формы взаимоотношений на рынке меняются.

2) *Функционирование*, т.е. определение функций отдельных элементов рынка транспортных услуг и обеспечение условий их нормальной деятельности.

Функционирование происходит с учетом специфики не только свойств транспортно-логистической услуги, заданных форм организации рынка, но и особенностей организации транспортного производства, а именно: отсутствие определенного во времени и пространстве места, где могут заключаться сделки купли-продажи услуг, что обусловлено невещественностью транспортной услуги, особенностями ее потребления во время производства; многократное повторение при перемещении производимой продукции (объемы производства услуг не равны объемам производства вещественной продукции); требование выполнения условий предоплаты (в условиях нестабильности экономики производитель услуг требует 100%-ной предоплаты в качестве гарантии оплаты выполнения услуг) и др.

3) *Развитие*, т.е. необратимое, направленное, закономерное изменение, в результате которого возникает новое качественное состояние объекта (транспортного рынка), позволяющее качественно изменять продукт труда (транспортной услуги) и на более высоком уровне удовлетворять все разнообразие потребностей в транспортных услугах.

Дальнейшее развитие транспортно-логистического рынка в качестве процесса, направленного в будущее, принципиально важно, так как характеризует смену качественного состояния рынка. Развитие как этап характеризуется стабильностью условий и форм рынка. Как процесс, развитие транспортного рынка представляет собой накопление потенциала более высокого качества всей системы рыночных отношений, основанного на материально-технической базе, инновационной стратегии и технологиях производства транспортных услуг, и имеет некоторую цикличность.

В прикладной экономике наименее исследованы следующие проблемы:

- проблемы диагностики и оценки состояния, тенденций и особенностей функционирования и развития рынка транспортных услуг;
- проблемы перехода низкого качества системы рынка в более высокое;
- проблемы формализации развития системы рынка транспортных услуг (например, с помощью компьютеризации).

В силу того, что транспорт, являясь сферой материального производства, не производит вещественной продукции как таковой, транспортная услуга имеет ряд специфических особенностей:

- транспортная услуга является продолжением процесса производства в сфере обращения; процесс производства заканчивается в момент передачи продукции ее потребителю. Сама по себе транспортная услуга существовать не может, она обязательно обеспечивает коммерческую деятельность нетранспортных предприятий;

- услуга не может существовать вне процесса ее производства, а значит, нельзя сформировать запасы услуги;

- предоставление услуги – это продажа процесса труда, а значит, качество услуги – это качество ее выполнения, т.е. качество труда;

- потребительная стоимость услуги возникает при строгом соблюдении временных ограничений, направления движения товара и других условий, что сужает возможность ее конкурентной замены;

- спрос на услуги подвержен резким колебаниям в зависимости от временных и пространственных параметров, транспорт не имеет ресурсов, позволяющих сглаживать неравномерности спроса [5, с. 31].

Спрос на услуги конкретного вида транспорта определяется, в частности, развитием в регионе других видов транспорта, степенью их интеграции, уровнем транспортных тарифов, качеством сервиса, предоставляемого потребителям различными видами транспортных предприятий и организаций.

Сегодня как никогда актуальны задачи увеличения объемов перевозок, повышения экономической эффективности деятельности многочисленных отечественных грузовых и пассажирских перевозчиков и экспедиторов. И не только на внутренних линиях. Как свидетельствует зарубежный опыт, качественно-го «скачка» в транспортной сфере можно достигнуть лишь за счет использования новых технологий обеспечения процессов перевозок, отвечающих современным требованиям и высоким международным стандартам, в частности, за счет расширения освоения логистического мышления и принципов логистики. По своей сути транспортная логистика как новая методология оптимизации и организации рациональных грузопотоков, их обработки в специализированных логистических центрах позволяет обеспечивать повышение эффективности таких потоков, снижение непроизводительных издержек и затрат, а транспортникам – соответствовать современным тенденциям, максимально отвечать запросам все более требовательных клиентов и рынка.

С учетом эволюции транспортно-логистической интеграции в мировой экономике рассмотрим наиболее значимые факторы, определяющие новые тренды в развитии транспортно-логистической сферы в условиях формирования интеграционных взаимодействий.

1. *Всестороннее применение информационных технологий и поиск новых форм торговли.* В оперативном аспекте, особенно в логистических структурах глобального уровня, доминирующей становится концепция «тотального» управления – круглосуточного, кругосветного, повсеместного мобильного информационного мониторинга в режиме реального времени. При решении задач тактического и стратегического уровня все активнее используются информационно-аналитические методы прогнозирования и поддержки принятия решений на основе единой для всех бизнес-процессов компании информационной базы (информационного гиперкуба) с применением технологий хранилищ данных, распознавания, управления знаниями, а также специального информационно-аналитического программного обеспечения (например, международная телематическая программа «Tedin»). Такая информационная интеграция в транспортно-логистической сфере осуществляется в разных организационно-технологических формах, среди которых:

- сетевая интеграция, связанная с построением сетей передачи данных под управлением операционных систем;

- интеграция деловых процессов, связанная с автоматизацией делопроизводства на основе электронной почты и систем документооборота;

- межкорпоративная интеграция (на основе технологий Интернет).

2. *Развитие региональных интеграционных процессов.* Несмотря на глобализацию мировой экономики и расширяющиеся и углубляющиеся связи, в мире остается около 200 стран (по состоянию на 2016 год [6, с. 65]), множество границ и таможенных барьеров, поэтому совершенно логично, что многие страны объединяются в союзы, ассоциации, интеграционные группировки, образуя тем самым общие, единые рынки, предполагающие свободное перемещение товаров, услуг, трудовых ресурсов. Мировое хозяйство характеризуется обострением конкурентной борьбы за рынки сбыта, новыми векторами международных интеграционных процессов, интенсификацией поиска новейших, более эффективных способов

повышения конкурентоспособности не только товаров и услуг, но и отдельных стран и регионов. В современных условиях экономической нестабильности в развитии макрологистических транспортных систем отчетливо просматриваются тенденции глобализации, формой проявления которой являются интеграционные преобразования. Активно создаются и развиваются межгосударственные транспортно-логистические, телекоммуникационные, дистрибутивные и другие макрологистические системы [6, с. 65].

Одна из главных задач скоординированной (согласованной) транспортной политики в интеграционной группировке – создание единого рынка транспортно-логистических услуг, который должен строиться на единых принципах конкуренции, открытости, безопасности, надежности, доступности и экологичности. Эффекты от формирования и развития единого транспортно-логистического рынка для экономики предполагает под собой:

- обеспечение долгосрочного устойчивого экономического развития;
- увеличение доли транспортно-логистических услуг в ВВП;
- обеспечение роста грузопотоков в рамках взаимной и внешней торговли путем предоставления

более качественных транспортно-логистических услуг;

- реализация крупномасштабных проектов в сфере транспортно-логистической инфраструктуры;
- создание новых транспортно-логистических производств и рабочих мест.

Преимущества от создания единого транспортно-логистического рынка для населения выражается:

- в повышении мобильности и транспортно-логистической доступности;
- в повышении надежности и качества транспортно-логистических услуг;
- в снижении негативного воздействия транспорта на жизнь и здоровье населения;
- в обеспечении прозрачности при формировании тарифов (цен) на транспортно-логистические услуги.

Наибольшие эффекты от формирования и развития единой транспортно-логистической интеграции будут наблюдаться именно у бизнес-сообществ, которые будут предполагать под собой следующее:

- снижение транспортно-логистической составляющей в конечной цене товара;
- создание конкурентной среды на едином рынке транспортно-логистических услуг;
- обеспечение равных условий доступа на единый рынок транспортно-логистических услуг;
- развитие мультимодальных транспортно-логистических центров, а также развитие смешанных перевозок;

- гармонизация условий и правил перевозок;
- переход к формированию долгосрочных тарифов на транспортно-логистические услуги.

3. *Клиентоориентированность, или работа на конечный результат.* Под данной тенденцией понимается участие в интегрированном планировании деятельности фирм-клиентов, лучшее понимание отраслевых особенностей и др. В основе клиентоориентированности лежит принцип комплексности оказываемых компаниями услуг, степень интеграции деятельности клиента и транспортно-логистической компании. На современном этапе развития транспортно-логистической сферы возможно применение 4PL-подхода (ForthPartyLogistics), под которым подразумевается планирование и координация информационных потоков клиента, оптимизация цепочки поставок. На начальных этапах формирования рынка транспортно-логистических услуг применяются, как правило, подходы от 1PL до 3PL. В основе их лежит принцип комплексности оказываемых компаниями услуг, степень интеграции деятельности клиента и транспортно-логистической компании.

1PL-подход (FirstPartyLogistics) – автономная логистика, все операции выполняет сам грузовладелец.

2PL-подход (SecondPartyLogistics) – набор узкопрофильных традиционных услуг. К ним относятся следующие участники рынка:

- международные транспортные компании;
- экспедиторы;
- склады общего пользования;
- грузовые терминалы;
- таможенные брокеры;
- страховые компании).

3PL-подход (ThirdPartyLogistics) – широкий сервисный спектр с добавленной стоимостью, привлекают для оказания услуг субподрядчиков. В комплекс услуг входят: организация и управление перевозками; учет и управление запасами; подготовка экспортно-импортной и фрахтовой документации; складское хранение; обработка груза и множество других услуг.

С внедрением 4PL-подхода применяется системный подход к управлению всеми логистическими бизнес-процессами, к координации действий компании и ее ключевых контрагентов в цепи поставок, в обеспечении их эффективного взаимодействия и обмена данными.

4. *Возрастает роль маркетинговых стратегий в конкурентной борьбе логистических компаний на международном рынке.* В маркетинговых стратегиях крупных логистических компаний преобладают ориентация на создание положительного имиджа компании и индивидуальные потребности клиента, ис-

пользование так называемого клиентоориентированного маркетинга (комплекса коммуникационных инструментов, направленных на формирование клиентской базы и удовлетворение индивидуальных потребностей клиентов). Так, в работе с клиентами американской компании DHL существует дифференцированный подход к потребностям клиентов. Упор сделан на использование товарных (диверсификация рынков, адаптация к локальным рынкам, работа с целевыми группами) и коммуникационных стратегий (директ-маркетинг, различные виды рекламы, работа с общественностью). Компания анализирует особенности среды местных рынков, создавая положительный и хорошо узнаваемый образ фирмы, исследует уровень удовлетворенности клиентов при использовании услуг компании [1, с. 101].

На основании рассмотренных тенденций можем судить перспективы сотрудничества ЕАЭС с КНР в транспортно-логистической сфере (сопряжение «Один пояс – один путь»).

На основании работы, проведенной ЕЭК с министерствами и ведомствами государств-членов ЕАЭС в 2015 году, а также учитывая в целом повестку продвижения комплексной инициативы сопряжения ЕАЭС и проекта «Один пояс – один путь», транспортно-логистическая сфера признается одной из приоритетных направлений сотрудничества.

Современный логистический рынок Китая привлекает пристальное внимание зарубежных предприятий, активно инвестирующих его развитие. В последнее время FedEx, UPS, TNT и другие трансконтинентальные корпорации сотрудничают с крупными логистическими предприятиями Китая. Сегодня на востоке Китая уже сформированы 4 крупных логистических района: логистическое кольцо вокруг Бохайского залива, в центре которого находятся Пекин; логистическое кольцо в зоне дельты реки Янцзы, с центром в Шанхае; логистическое кольцо в зоне Тайваньского пролива; логистическое кольцо в дельте реки Чжунцзян, в центре которого – Гуанчжоу и Шэньчжэнь. Эти крупные логистические кольца разными способами стимулируют развитие центральных и западных районов страны.

Отметим, что становление китайской логистики связано с рядом проблем, важнейшей из которых является специализация местных операторов на узком сегменте логистических услуг, что ослабляет межхозяйственную консолидацию и ограничивает развитие общей логистической системы страны. Во многом по этой причине государство в рамках присоединения к ВТО приветствует зарубежное инвестирование в логистический сектор. В Китае формируются так называемые «WFOE» – WhollyForeign-OwnedEnterprises – предприятия, полностью находящиеся в иностранной собственности. Другой ряд проблем логистического сектора в Китае непосредственно связан с государственной политикой, проводимой в прошлом: ранее логистические операторы находились под самоконтролем, что вызывало раздробленность рынка услуг.

Положительным следствием зарубежной интеграции в китайский рынок является стимулирование местных операторов к развитию с целью повышения конкурентоспособности до уровня иностранных компаний. В том числе развитие происходит за счет внедрения в процесс управления логистикой передовых информационных технологий и повышения уровня автоматизации и информатизации логистических операций, разработки спектра новых информационных услуг логистики, применения современной техники.

Специфической особенностью функционирования китайской логистической системы является то, что в отличие от стран ЕС и ЕАЭС инвестирование в логистическую инфраструктуру осуществляется исключительно со стороны частного сектора, а действия государства направлены на поддержку усиления интеграции, координации и стандартизации.

Следовательно, необходимо определить факторы развития региональной экономической интеграции и учитывать их при развитии сопряжения.

Анализ экономических основ системной организации сопряжения выявил следующие экономические факторы развития:

1) при регионализации торговли основой экономической системы становится сфера логистики: чем выше доля внутриблоковой/внутрирегиональной торговли, тем более развитым должен быть сектор логистических услуг, увеличение емкости сектора, усложнение логистических взаимодействий и т.д., что, в свою очередь, увеличит вклад услуг логистики в ВВП;

2) создание сопряженной транспортно-логистической инфраструктуры: транспортные коридоры, особые экономические зоны, индустриальные кластеры – необходима координация совместных действий по выработке транспортно-логистической политики;

3) повышение внимания к устойчивости, надежности и защищенности цепей поставок; разработка соответствующих стратегий по формированию единой транспортно-логистической системы [7, с. 266].

Если данные факторы принимать во внимание, то страны в сопряжении можно считать не конкурентами, а сильными партнерами: ЕАЭС предлагает институциональную поддержку проекта, Китай – инвестиционные возможности для развития проектов сопряжения. На этом фоне белорусско-китайские отношения становятся более тесными.

В настоящий момент рассматривается вопрос о заключении с Китаем непреференциального соглашения о партнерстве и сотрудничестве, которое, не предполагая глубокой либерализации торговли,

позволило бы выйти на качественно новый уровень отношений. Данное Соглашение могло бы включать следующие основные направления взаимодействия в транспортно-логистической сфере:

- создание транзитного коридора «Западный Китай – Западная Европа», включая согласование вопросов таможенного регулирования, создание и финансирование транспортной инфраструктуры на территории государств-членов Союза, доступ к рынку перевозок и смежным услугам;

- программа «Дорожные карты и ключевые договоренности в рамках Соглашения». Так, в 2016 году министром экономики Республики Беларусь В.И. Зиновским и председателем Государственного комитета по делам развития и реформ Китайской Народной Республики Сюем Сяоши был подписан «Комплекс мер по продвижению строительства концепции “Один пояс – один путь” между правительствами Республики Беларусь и Китайской Народной Республики». Данный комплекс мер охватывает и перспективы сотрудничества в транспортно-логистической сфере. Такое сотрудничество подразумевает создание Дорожной карты и важный рамочный документ, направляющий деловое сотрудничество двух стран [8]. Это означает, что отношения между двумя странами в рамках данной стратегии вышли на новый этап. На данном этапе логистика является мостом и связующим звеном в международной логистической деятельности, играет ключевую роль для Беларуси и Китая, для Восточной Европы и, возможно, для всех стран, примыкающих к поясу Великого шелкового пути;

- возможность реализации модели облачного складирования в Беларуси, а именно развитие площадки для складской логистики третьих лиц в Беларуси в условиях стратегии «Один пояс – один путь»;

- формирование институциональной основы сотрудничества на регулярной основе между ЕАЭС и КНР.

Необходимо отметить, что сотрудничество ЕАЭС с КНР в данном направлении дает для Беларуси ряд преимуществ:

- способствует устойчивому развитию железных дорог на поясе Великого шелкового пути, а также развитию логистической отрасли в Беларуси;

- предоставляет возможность технической и инвестиционной поддержки Беларуси благодаря опыту развития логистики третьих лиц в Китае;

- создание подобной платформы будет стимулировать модернизацию логистической отрасли Беларуси и выведению ее на новый уровень;

- широкие возможности для развития строительства инфраструктуры, создания комплекса информационных технологий и повышения уровня услуг в сфере поставок.

- предоставление льготных и коммерческих кредитов. Так, Белорусская железная дорога и Экспортно-импортный банк Китая подписали уже три 12–15-летних кредитных соглашения для комплексного развития Белорусской железной дороги на сумму более 175 млн долл. США с целью финансирования проектов «Обновление подвижного состава Белорусской железной дороги», «Электрофикация направления Молодечно – Гудогай – госграница» [9, с. 322].

Следовательно, существуют разные причины повышения интереса Китая к ЕАЭС в целом и Беларуси в частности. Помимо установившихся дружественных отношений между двумя странами, а также получения прибыли в транспортно-логистической сфере, Китай имеет возможность получить в лице Беларуси важного партнера, так как Беларусь находится на перекрестке Восточной и Западной Европы, а также является частью большой группировки ЕАЭС. В свою очередь, Беларусь видит в Китае важного стратегического партнера в Азии, через которого планирует выход на рынки стран АСЕАН.

Таким образом, через призму эволюции транспортно-логистической интеграции в мировой экономике можно выделить новые тренды в развитии транспортно-логистической сферы в условиях формирования интеграционных взаимодействий, а именно всестороннее применение информационных технологий и поиск новых форм торговли, развитие региональных интеграционных процессов, повсеместное участие в интегрированном планировании деятельности фирм-клиентов и лучшее понимание отраслевых особенностей. Данные тенденции проявляются на трех этапах эволюции транспортно-логистической интеграции в мировой экономике: на этапах формирования адекватных экономических взаимоотношений между участниками рынка, а также между государством и участниками рынка, позволяющих достичь поставленной экономической цели; определения функций отдельных элементов рынка транспортных услуг и обеспечения условий их нормальной деятельности, на этапе необратимого, направленного, закономерного изменения, в результате которого возникает новое качественное состояние объекта (транспортного рынка), позволяющее качественно изменять продукт труда (транспортной услуги) и на более высоком уровне удовлетворять все разнообразие потребностей в транспортных услугах.

ЛИТЕРАТУРА

1. Климович, Л. Международный рынок транспортно-логистических услуг и перспективы белорусской логистики / Л. Климович // Журнал международного права и международных отношений. – 2012. – № 1. – С. 97–104.

2. Сергеев, В.И. К вопросу об эффективности управления транспортно-логистическими системами / В.И. Сергеев // Проблемы современной экономики. – 2009. – № 2. – С. 81–84.
3. Саркисов, С.В. Формирование международных логистических систем предприятиями России в условиях глобализации мировой экономики / С.В. Саркисов. – М. : Анкил, 2007. – 228 с.
4. Элларян, А.С. Интеграционные процессы в сфере транспортной логистики / А.С. Элларян // Российский экономический интернет журнал. – М., 2017. – С. 4.
5. Городко, М.В. Развитие логистической системы Республики Беларусь / М.В. Городко // Новая экономика. – 2011. – № 1. – С. 31–37.
6. Руселевич, А.Н. Единый транспортно-логистический рынок ЕАЭС: тенденции и перспективы [Электронный ресурс] / А.Н. Руселевич // Логистические системы и процессы в условиях экономической нестабильности: материалы IV Междунар. заоч. науч.-практ. конф., Минск, 6–7 дек. 2016 г. / Институт бизнеса и менеджмента технологий БГУ ; фак. междунар. отношений БГУ ; редкол.: В.В. Апанасович (отв. ред.) [и др.]. – Минск : Изд. центр БГУ, 2016. – С. 65.
7. Нестерова, Д.В. Экономические факторы системной организации сопряжения строительства «Один пояс – один путь» и ЕАЭС / Д.В. Нестерова // Форум аналитического центра экономического сотрудничества КНР и ЕАЭС : материалы форума, Харбин, 14–15 июня 2016 г. – Харбин : Хэйлунцзянская акад. общественных наук, 2016. – С. 266.
8. 我国与白俄罗斯签署共同推进“一带一路”建设的措施清单[Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://finance.ifeng.com/a/20160930/14915706_0.shtml. – Дата доступа: 20.01.2017.
9. Семак, Е.А. Развитие торгово-экономических отношений Республики Беларусь и КНР / Е.А. Семак // Форум аналитического центра экономического сотрудничества КНР и ЕАЭС : материалы форума, Харбин, 14–15 июня 2016 г. – Харбин : Хэйлунцзянская акад. общественных наук, 2016. – С. 266.

Поступила 05.09.2018

**THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT AND LOGISTICS INTEGRATION
IN THE GLOBAL ECONOMY: CURRENT TRENDS AND PROSPECTS
OF COOPERATION BETWEEN THE COUNTRIES
IN PAIRING THE “ONE BELT AND ONE ROAD”**

IN JU

The main current trends in the development of transport and logistics integration in the world economy are considered. The conditions for the development of transport and logistics sphere, on the basis of which three stages are identified, each of which determines certain trends in the development of transport and logistics integration, namely the comprehensive use of information technologies and the search for new forms of trade, the development of regional integration processes, customer focus, or work on the final result. Also, taking into account the considered trends, the prospects of cooperation between the EAEU and China in the transport and logistics sector (one belt-one road Interface) are determined.

Keywords: world economy, transport and logistics integration, cooperation.